阿見町地域公共交通計画

令和５年２月
阿見町地域公共交通活性化協議会

概要版

計画期間:令和５年度～令和９年度

■ 計画の背景および目的

●地域公共交通計画とは

『地域公共交通計画』は、地域公共交通の活性化および再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図るものです。

●本町の公共交通の概況

鉄道駅を擁していない本町にとって、町民の移動手段は自家用車の利用が主となっていますが、路線バス、乗合タクシー、スクールバス、タクシー等の公共交通手段により、自動車の運転免許証を所有していない学生、高齢者、障がい者等の交通弱者に対しても移動手段を確保している状況です。

しかし、近年では路線バスの利用者数の減少が進んでいます。そのような中、本町では３台のデマンドタクシーを運行しており、更なる利用促進を図る必要があります。

同時に、全国的な高齢化の進展による高齢ドライバーの交通事故、自動車運転免許証の自主返納者の増加により、公共交通の必要性は一層高まっています。

●計画の役割と目的

本『阿見町地域公共交通計画』（以下、本計画）は、『阿見町第６次総合計画（後期基本計画）』、『阿見町都市計画マスタープラン』等の上位計画で掲げられている「公共交通の利便性の実現」を念頭に置き、デマンドタクシーの運行内容の最適化、近隣の鉄道駅へのアクセスの向上等を視野に入れ、まちづくりの総合的な観点から、策定を行うものです。本町の地域特性や地域公共交通の現状、課題等を踏まえ、本町が目指す将来都市像を実現するうえでの地域公共交通の役割を明らかにするとともに、その基本的な方針、目標および施策体系を計画としてまとめたものです。

地域公共交通計画の役割

①本町の地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
②目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
④本町のまちづくり（都市計画、福祉等）の取組との連携・整合を確保する
⑤地域・医療・学校等の多様な関係者との連携を促進する
⑥具体的な数値目標と PDCA サイクルにより、計画の達成に向けた継続的な改善を促進する

●まちづくりの一環としての計画

本計画では、下記に示す上位計画との一体性を確保しつつ、子育て、福祉等に関する関連計画の施策との整合を図りながら、総合的なまちづくりの一環として公共交通に関わる事項を位置付ける計画とします。

阿見町地域公共交通の上位計画

・阿見町第６次総合計画(後期基本計画)［H31.3 策定］
・阿見町都市計画マスタープラン［H28.3 策定］
・阿見町立地適正化計画［R3.3 策定］

阿見町地域公共交通の関連計画

・阿見町地域福祉計画［R3.3 策定］

上記全ての計画において、路線バスの運行の無い地域における移動手段の確保や交通弱者の移動手段として、デマンドタクシーの活用や利用促進が掲げられています。また、路線バスネットワークの拡充等を通し、より利便性の高い公共交通ネットワークを目指すことも示されています。

■ 計画区域・計画期間

本計画の計画区域は、阿見町全域とし、期間は、令和５年度（2023 年度）から令和９年度（2027 年度）までの５年間とします。

■ 阿見町の地域現況

●人口推移

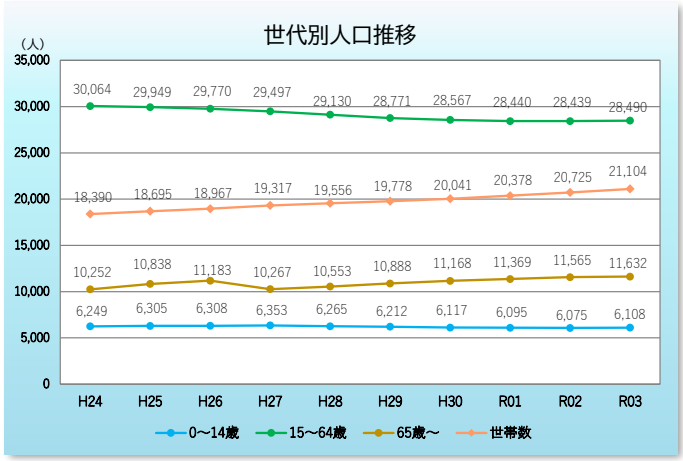
本町の人口はほぼ横ばいながらも微増傾向にあり、令和３年は過去 10 年間の中で最多の 48, 070 人となっています。世帯数もほぼ同様に、令和３年は過去 10 年で最多の 21, 104 世帯を記録しています。

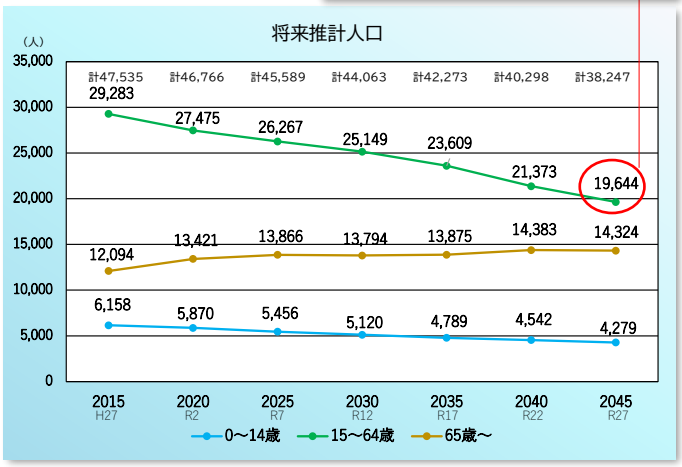
一方、世代別３区分の人口推移は、65 歳以上の高齢人口が増加傾向であることに対し、15～64 歳の生産年齢人口は減少の一途を辿っており、高齢化が進展している状況です。世帯数が順調に増える中、高齢化への対応が課題と言えます。

本町の将来推計人口は、2021 年（R3）時点の 48, 070 人から 2030 年（R12）には約 44, 000 人、さらに 2045 年（R27）には約 38, 000 人と５年ごとに約 2, 000 人のペースで減少することが予想されています。特に 15～64 歳の生産年齢人口の減少が著しく、2045 年には全人口の約半数までに減少することが予想されています。

（データ出典：国立社会保障・人口問題研究所 推計）

2045 年には生産年齢人口が
全人口の約半数までに減少する見込み



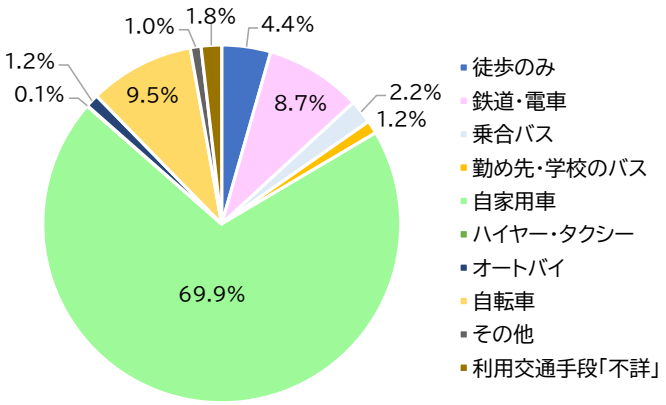


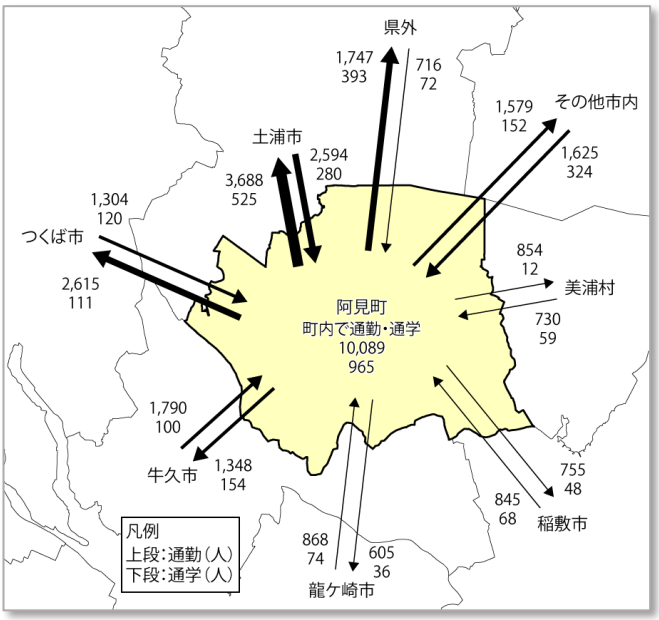
世代別人口推移（左）と将来推計人口（右）

●通勤通学での移動実態

本町が常住地である 15 歳以上の自宅外就業者、通学者の利用交通手段は、自家用車が最も多く、約７割を占めています。次いで鉄道・電車（8. 7%）となっています。（令和２年国勢調査結果より）

また、15 歳以上の本町への通勤・通学地、また本町からの通勤・通学地の状況は、通勤・通学ともに土浦市が最も多い状況です。本町からの通勤地では、土浦市に次いでつくば市、県外の順で多く、通学地では、土浦市、県外、牛久市の順となっています。町外からの状況では、通勤・通学ともにでは土浦市からが最も多く、次いで牛久市となっています。





移動手段（左）と通勤先・通学先（右）

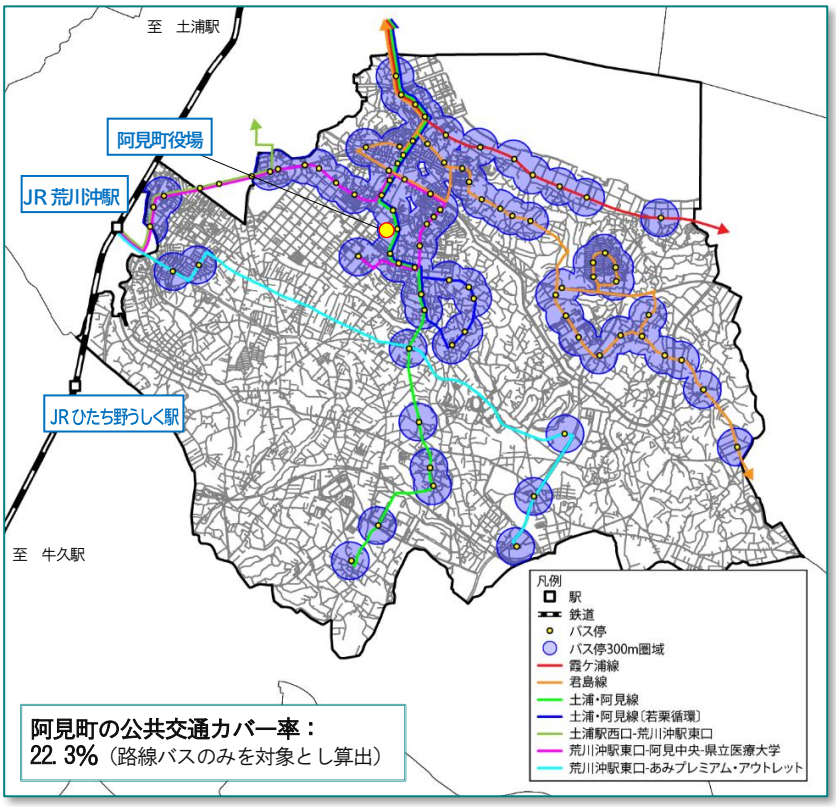
■ 阿見町の公共交通の現況①

●公共交通の利用圏域およびカバー率

本町には鉄道駅は無く、町民の多くが JR 土浦駅、JR 荒川沖駅、JR ひたち野うしく駅といった近隣の駅を利用しています。また、路線バスは、関東鉄道バス、JR バスが運行されており鉄道駅へは JR 土浦駅、JR 荒川沖駅へのバスでアクセスが可能です。

その他の公共交通は「デマンドタクシーあみまるくん」が運行されており、利用者は増加傾向にあるものの、町民における認知度の低さが課題となっています。

公共交通利用圏域は、路線バスのバス停 300m 圏域で示すと次頁の図の通り、カバー率は 22.3%です。阿見町役場、東京医科大学茨城医療センター等の集積がみられる町北部は、路線バスのバス路線があるため、高いカバー率を示している一方、町西部、南東部には公共交通空白地域が目立つ状況です。

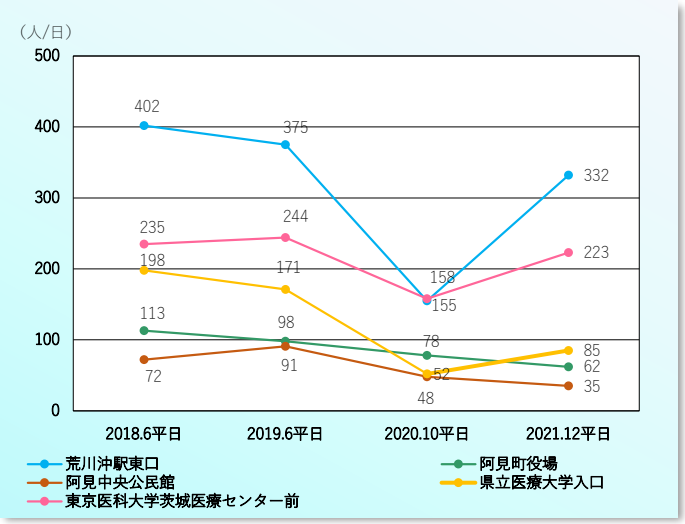


【課題】
阿見町役場、東京医科大学茨城医療センター等の集積がみられる町北部は、路線バスのバス路線があるため、高いカバー率を示している一方、**西部、南東部には公共交通空白地域が目立つ状況です**。

●路線バス

鉄道駅を擁していない本町にとって、主要な公共交通は路線バスとなっています。上図に示すよう、バス路線は概ね町内の東西南北を通過しており、主要施設である阿見町役場、東京医科大学茨城医療センター、あみプレミアム・アウトレット等の施設の他、土浦駅、荒川沖駅といった JR 各駅へバスでのアクセスが可能です。

町内主要バス停の直近３ヵ年の平日の利用者数の推移をみると、2020 年は新型コロナウイルスの感染拡大防止による外出機会減少の影響を受け、利用者数が大幅に減少したものの、2021 年 12 月時点では復調傾向にあります。



町内主要バス停の平日の利用者数推移

【課題】
新型コロナウイルス感染拡大による外出機会の減少、高い水準の自動車依存度、公共交通の利用機会の減少（R3 実施アンケート調査結果より）等の**社会状況・地域特性を踏まえ、利用者数の増加・利用機会の創出が課題**と言えます。

●スクールバス

スクールバスを平成 30 年より運行しています。一般貸切旅客自動車運送事業または一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている事業者によって運行しています。

・利用条件（いずれかに該当する児童および生徒）
　①阿見町立阿見小学校に通学する児童にあって、その行政区が大砂、上吉原、中吉原、下吉原、新山または福田である児童
　②阿見町本郷小学校に通学する児童にあって、その行政区が実穀、寺子、上小池、下小池、上長または筑見である児童
　③阿見町立阿見中学校および竹来中学校に通学する生徒にあって通学距離が片道６km以上の生徒
・運賃　無料

●タクシー事業

本町は、一般乗用旅客自動運送事業に基づくタクシー事業者を擁し、本町内を拠点とした運行を実施しています。

【今後に向けて】
地域資源を活用した持続可能な公共交通の構築を念頭に置き、スクールバス等、地域の交通資源の活用に係る検討を実施していきます。

■ 阿見町の公共交通の現況②

●デマンドタクシー「あみまるくん」

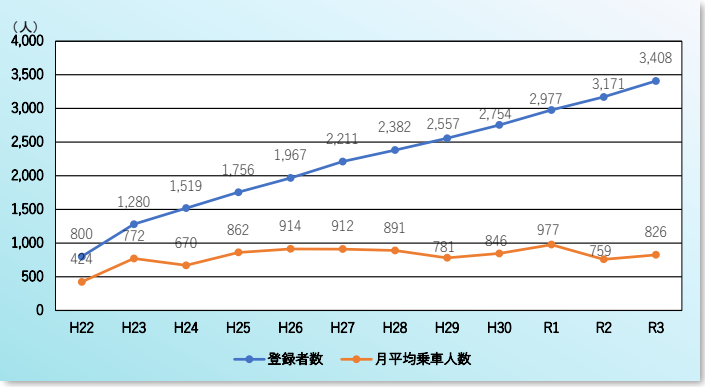
路線バスの運行が公共交通の中心であった本町において、デマンドタクシー「あみまるくん」は、交通空白地域の解消、地区内の短距離移動支援等を目的として平成 23 年 2 月 1 日より実証運行を開始した移動手段です。平成 24 年 8 月からは荒川沖駅東口付近への乗り入れを開始し、「フィーダー系統確保維持計画」を策定し、町民の日頃の移動の利便性を高めるものとして運行を継続しています。

【運行概要】
・運行日、運行時間帯　平日のみ（月曜～金曜）※祝祭日、年末年始は運休
　午前８時から午後５時まで
・運行本数　９便/日
・運行区域　阿見町内（鉄道駅へは JR 荒川沖駅東口付近までの乗り入れが可能）
・利用料金　大人（中学生以上）：400 円/小児（小学生）200 円
　幼児（３歳未満）無料 ※保護者同伴のこと
・運行方式　ドアツードア方式（利用者の自宅から目的地までを運行、帰路はその逆を運行）、他の利用者との乗合いにて運行
・運行車両台数　３台

デマンドタクシー「あみまるくん」の車両

デマンドタクシー「あみまるくん」の登録者数は、運行開始以来増加傾向にあります。月平均利用者数は毎年約 900 人/月前後で推移しており、R1 には 1,000 人に迫る利用者数を記録しています。R2 は、新型コロナウイルスの感染拡大による外出機会減少に見舞われ、減少に転じたものの、R3 は復調傾向にあります。また、登録者の属性の傾向として、毎年（H28 以降から記録）80 歳以上の登録者が最も多く、R2 以降は、登録者数の半数を占める状況となっており、今後も高齢者の利用ニーズが高まることが予想されます。

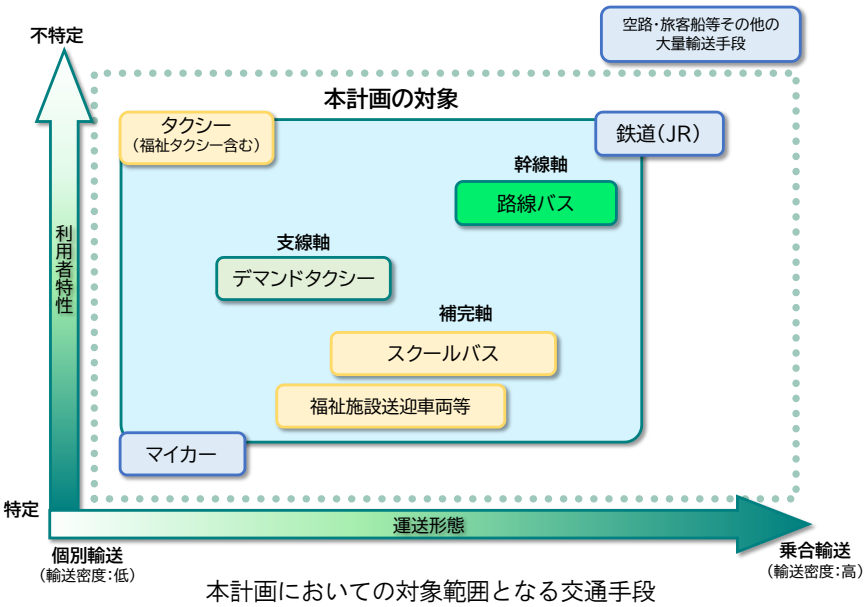
【課題】
デマンドタクシー「あみまるくん」の収支状況は、H28 以降、約 25～35%%前後で推移しています。R2 は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、収入、収支率ともに減少しましたが、R3 は復調傾向にあります。**今後は利用者数の維持と同時にさらなる利用促進策の推進、収支率の改善が課題**と言えます。



デマンドタクシー「あみまるくん」の登録者数・利用者数推移

●地域公共交通計画における各交通システムの役割

本計画では、既存の公共交通体系を「広域軸」、「幹線軸」、「支線軸」、「補完軸」に機能分類し、公共交通手段相互の連携により、利便性向上と効率的な運行による公共交通の構築を目指します。



本計画においての対象範囲となる交通手段

・構成要素とその役割

〈広域軸〉
都市間連絡の骨格路線となり、通勤・観光など広域的な移動目的に対応する。
本町における交通手段:なし

〈幹線軸〉
周辺都市及び町内拠点間連絡の骨格路線となり、通勤・通学、通院、買物、観光などの多様な目的に対応する。
本町における交通手段:路線バス

〈支線軸〉
公共交通不便地域の解消を担う役割を果たし、買物、通院、買物等の多様な目的に対応する。
本町における交通手段:デマンドタクシー「あみまるくん」

〈補完軸〉
広域軸、幹線軸、支線軸を補完し、学生、高齢者、障がい者等の交通弱者の移動を支援する。
本町における交通手段:タクシー(福祉タクシー含む)、スクールバス、福祉施設等送迎車両

■ 課題の整理と阿見町地域公共交通計画の基本方針

本町における地域現況、公共交通における課題と、その対応方針を下記に整理します。

●地域現況における課題

①町の中心機能が北部に集中

役場、金融機関、医療施設等の中核施設は町の北西部～北部に集積しています。同時に、運行路線を有する唯一の公共交通である路線バス網も町全域をカバーしておらず、町の西部～南東部は交通空白地が目立つ状況にあります。

②高い水準の自動車依存度

町民の多くが日常的に公共交通を利用していない状況にあるだけでなく、R3 年度に実施したアンケート調査の結果において、高齢者の多くが運転免許証の返納意思が無い事を示しています。このため、今後進展する高齢化社会において高齢ドライバーの増加が懸念されています。

●公共交通における課題

①公共交通の認知度・利用率の顕著な低さ

町民の多くが日常的に公共交通を利用していない状況にあり、デマンドタクシー「あみまるくん」をはじめ、公共交通の利用促進、周知、公共交通の利用機会の創出等を含め、マイカー依存からの転換を少しずつ促進していく必要があります。

②町外へアクセスできる主な公共交通は路線バス

本町の公共交通において、町外へアクセスできる主な手段は路線バスのみとなっています。このため、町外への外出、遠方への移動の際は自家用車を利用するケースが多い状況にあり、移動手段の選択肢の拡充が課題となっています。

③町内～荒川沖駅・土浦駅へのバスと電車の接続性

町内の路線バス利用者の目的は、「通勤・通学」が多く、このため荒川沖駅・土浦駅へのスムーズな移動を含め、利用者のニーズに即した運行内容へ、路線バスを含めた公共交通全体の見直しを実施していくことが求められています。調査結果では、概ね運行内容に関しての満足度は高い一方、運行本数についての満足状況は低く、課題となっています。

●課題への対応方針

〈まちづくりの視点〉
- 安心で暮らしやすいまちづくりを念頭に、町民のニーズに応じた地域公共交通の検討を実施する。

〈公共交通全体の見直しの視点〉
- 利用者の減少、運行規模の縮小等、実態に即した運行内容への見直しの検討を実施する。
- 町民に対する公共交通利用促進の検討を実施する。
- 来訪者にとって移動利便性の確保の検討を実施する。

〈交通システムごとの方向性〉
- 路線バス：利用実態とニーズを勘案し、今後のあり方の検討を実施する。
- 乗合タクシー：効率的な運営と運行を継続する。
- その他の公共交通：スクールバス等、地域の交通資源の活用に係る検討を実施する。

●公共交通がめざすべき将来像

1 まちづくりと一体となった公共交通利用環境の形成

今後も急速に加速すると予想される人口減少と高齢化の中、幅広い世代の安心な暮らしの実現に寄与することを念頭に置いた公共交通利用環境を目指します。

2 地域の実状に即した公共交通への再編

本町が抱える地域課題や移動に関する特性を包括的に解決することに寄与する公共交通を目指します。今後も加速する高齢化と同時に、子育て世代、町外からの通勤・通学等の利用者等の総合的なニーズを把握し、持続可能な公共交通への段階的な再編を目指します。

3 コンパクトな町内移動とスムーズな駅までのアクセスの実現

駅、学校、商業施設、医療機関等、駅および町内主要施設へ公共交通でスムーズに移動できる環境の実現を目指します。

地域公共交通計画における基本理念

地域特性に応じた持続可能な地域公共交通の実現

■ 計画の推進体制

前頁に整理した地域現状と公共交通における課題の解決を目指し、本町の地域公共交通の利便性を高める仕組みとして、目標を掲げるとともに、下記に示す達成に向けた各施策を実施します。
達成状況を確認するため、達成指標および評価方法を設定し、より利便性の高い公共交通を目指します。

P(Plan)計画

計画目標1

すべての町民、来訪者にとって快適な移動サービスの提供の実現

施策の方向性
・通院、買い物等、日常的な外出先まで(から)の公共交通による移動利便性の向上を目指します。
・利用者集中等によりデマンドタクシーを利用できないケースへの補完として、一般タクシーの活用を含めた移動の可能性について調査、研究に取り組みます。また、自動運転技術を活用した公共交通の構築について注視していきます。

設定する施策と狙い：
地域特性に応じた公共交通の適正化と利便性向上

施策① デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続
施策② あみプレミアム・アウトレット線(路線バス)の利便性向上に係る検討の実施
施策③ 交通弱者への移動支援の継続
施策④ 路線バス運行に対する補助の維持確保
施策⑤ バスの乗り方教室の実施
施策⑥ 学生への路線バス通学定期券購入補助の導入検討

計画目標2

マイカー以外でも町外へアクセスしやすい移動環境の実現

施策の方向性
・公共交通の維持、確保を見据えた利用促進を目指します。
・安心して免許返納ができるための取組を継続します。

設定する施策と狙い：
地域特性に応じた公共交通の適正化と利便性向上

施策①(目標１より再掲)
デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続
施策⑤(目標１より再掲) バスの乗り方教室の実施

計画目標3

デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数増加

施策の方向性
・全町民の活発な利用を目指し、周知や利用機会の創出について検討します。

設定する施策と狙い：
町民に親しまれる公共交通の実現

施策⑦ デマンドタクシー「あみまるくん」の周知促進

計画目標4

地域資源を活用した持続可能な公共交通の構築

施策の方向性
・鉄道駅の無い本町の実態に即した新たな移動手段の確保を検討します。
・スクールバスの公共交通への活用について検討します。

設定する施策と狙い：
マイカー以外の身近な移動手段の創出に係る検討

施策⑧ 東京医科大学茨城医療センターの循環バス導入に向けた検討の実施
施策⑨ スクールバスの活用の可能性に係る検討の実施

本計画に掲げる具体的な施策については、交通事業者、国、県等の関係機関と調整しながら推進するとともに、国、県等の各種支援制度の活用を図っていきます。計画の推進については、PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」）に従って行います。

D(Do)実行 ▶ **C(Check)評価** ▶ **A(Act)改善** ▶

目標１の達成指標(2027 年度)
- ●デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数
  現況値:9,961 人/年 → 目標値:12,360 人/年
- ●あみプレミアム・アウトレット線の年間利用者数
  現況値:52,805 人/年(令和３年度実績値) → 目標値:70,000 人/年
- ●運転免許証返納者数
  現況値:85 人/年 → 目標値:110 人/年
- ●バスの乗り方教室の実施
  現況:実施実績なし → 目標:計画期間内に５回実施

評価方法
町および事業者の実績資料の確認

▶ 更なる改善
- 運営・運行方法の見直し
- 課題解決への取り組み継続

目標２の達成指標(2027 年度)
- ●デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数
  現況値:9,961 人/年 → 目標値:12,360 人/年
- ●バスの乗り方教室の実施
  現況:実施実績なし → 目標:計画期間内に５回実施

評価方法
町および事業者の実績資料の確認

▶ 更なる改善
- 運営・運行方法の見直し
- 課題解決への取り組み継続

目標３の達成指標(2027 年度)
- ●デマンドタクシー「あみまるくん」の満足度
  現況:評価実績なし →
  計画１年目目標値:満足度 70%
  計画最終年目標値:満足度 90%

評価方法
満足度調査の実施・調査結果の確認

▶ 更なる改善
- 運営・運行方法の見直し
- 課題解決への取り組み継続

目標４の達成指標(2027 年度)
- ●東京医科大学茨城医療センターの循環バス導入に向けた協議・検討の実施
- ●スクールバスの活用の可能性に係る検討の実施
  現況:実施実績なし →
  目標:計画期間内に 10 回関連協議・検討の実施

評価方法
町実績資料の確認

▶ 更なる改善
- さらなる協議、関連検討の実施および継続

■ 目標達成のための施策の実施主体および時期

各施策の実施主体および実施時期、目標達成状況を評価するためスケジュールを下記のように設定します。

目標	実施施策	実施主体◎/関連主体○				施策実施時期(年度)				
		町※	地域	交通事業者	関連機関	2023	2024	2025	2026	2027
すべての町民、来訪者にとって快適な移動サービスの提供の実現	デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続	◎		◎	◎	○	○	○	○	◎ 評価
	あみプレミアム・アウトレット線(路線バス)の利便性向に係る検討の実施	◎		◎		○	○	○	○	◎ 評価
	交通弱者への移動支援の継続	◎		○		○	→	→	→	◎ 評価
	路線バス運行に対する補助の維持確保	◎		○	○	○	→	→	→	→
	バスの乗り方教室の実施	◎	○	○		○	○	○	○	○
	学生への路線バス通学定期券購入補助の導入検討	◎		○		○	→	→	→	→
マイカー以外でも町外へアクセスしやすい移動環境の実現	デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続 ※上記再掲	◎		◎	◎	○	→	→	→	◎ 評価
	バスの乗り方教室の実施 ※上記再掲	◎	○	○		○	○	○	○	○
デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数増加	デマンドタクシー「あみまるくん」の周知促進	◎		○		○	→	◎ 評価	→	◎ 評価
地域資源を活用した持続可能な公共交通の構築	東京医科大学茨城医療センターの循環バス導入に向けた協議・検討の実施	◎			○	○	→	→	→	◎ 評価
	スクールバスの活用の可能性に係る検討の実施	◎		◎	○	○	→	→	→	◎ 評価

○:施策実施　◎:評価実施
・利用率、利用者数、実施回数については、毎年実績データを収集
・計画期間内に導入検討を行うものは、計画最終年度に実施ができたか確認する
※町が実施主体となる施策の一部は、「阿見町地域公共交通活性化協議会」も実施主体に含む

阿見町地域公共交通計画【概要版】
発行：阿見町地域公共交通活性化協議会（阿見町役場 産業建設部 都市計画課）
茨城県稲敷郡阿見町中央一丁目１番１号
電話：029-888-1111（内線 233）